

Verslag van de Informatieavond tijdelijke maatregelen Vredenburg, gehouden op 21 maart 2007 in het Informatiecentrum Stationsgebied.

Aanwezig: Circa 70 belangstellenden, volgens presentielijst, en voorts de wethouder Stationsgebied, de heer H.H. Janssen en diverse medewerkers, onder wie de heren Lindhout (gespreksleider), Suik (voorlichter Stationsgebied), Van Liebergen (bouwregisseur), Eerden (assistent-wijkmanager Binnenstad) en Schippers (Bouwbeheer).

Verslag: Ingrid Bakhuis

1. Opening en toelichting programma

De heer Lindhout opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Deze avond staat in het teken van de tijdelijke maatregelen die nodig zijn om de bouwactiviteiten rond het Vredenburg mogelijk te maken. Wethouder Janssen zal het kader schetsen, waarna de heer Suik zal ingaan op de concrete maatregelen.

Daarna is er gelegenheid voor vragen, opmerkingen en suggesties.

Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt. Wie prijs stelt op de toezending daarvan, wordt gevraagd zich via de presentielijsten bekend te maken.

2. Aanpak Stationsgebied – Toelichting door wethouder Janssen

Wethouder Janssen is verheugd een groot aantal belangstellenden te kunnen begroeten.

Na jaren van voorbereiding is de fase van de daadwerkelijke uitvoering van de plannen voor het Stationsgebied aangebroken. Deze informatieavond is belegd om de tijdelijke maatregelen rondom het Vredenburg toe te lichten. Die maatregelen zijn niet alleen nodig om de bouwwerkzaamheden mogelijk te maken, maar ook om de situatie voor bewoners, ondernemers en bezoekers zo aangenaam mogelijk te houden.

Wat voorafging

Het aantal reizigers blijft groeien. Het Centraal Station moet erop worden toegerust 100 miljoen reizigers per jaar te verwerken. Daarnaast verdienen het aanzicht, de leefbaarheid en de veiligheid van het station en de omgeving verbetering. De afgelopen jaren is er al veel bereikt in het verbeteren van de veiligheidsbeleving, maar hier dienen verdere stappen in te worden gezet. Bovendien is het gewenst de verbinding tussen de oost- en de westzijde van de stad te verbeteren. De groei van de stad – onder meer met de realisering van Leidsche Rijn – zal meer bezoekers naar de binnenstad en naar Hoog-Catharijne trekken. Ook daarop moet het gebied worden ingericht.

De aanpak van het Stationsgebied is daarom nodig.

Daarover wordt al vele jaren gesproken. Bij het aantreden van het vorige college, in 2001, is een nieuwe start gemaakt met het project en in 2002 is de bevolking gevraagd via een referendum een voorkeur uit te spreken voor een ontwikkelingsvisie.

Een grote meerderheid sprak zich uit voor Visie A, "Ruim en groen". Kenmerkend voor deze visie waren onder meer de twee herkenbare doorgangen tussen de oost- en de westkant van de stad – één via het station en één via de Seijpesteintunnel – de ondertunneling van het Westplein, het behoud van de grote zaal in het Muziekcentrum Vredenburg en een ruime inrichting van openbaar gebied.

De raad heeft vervolgens besloten die visie verder uit te werken. In 2003 werd het masterplan vastgesteld en in 2004 is dit geactualiseerd. Op basis daarvan zijn intentieovereenkomsten met de samenwerkingspartners (NS, Jaarbeurs en Corio) gesloten. In maart 2006 heeft de raad ingestemd met de ondertekening van ontwikkelcontracten met deze partners, op grond waarvan gestart kon worden met de daadwerkelijke uitvoering van de plannen.

Drie vlekken

In de uitvoering zijn verschillende vlekken onderscheiden.

De eerste vlek die wordt aangepakt, is de omgeving van het Vredenburg. Hiervoor is een ontwikkelovereenkomst gesloten met Corio. Op de locatie van het huidige Muziekcentrum Vredenburg wordt het Muziekpaleis gebouwd. De grote zaal van het muziekcentrum blijft bestaan

en daaraan worden vier muzieksalen toegevoegd. De huidige bewaakte fietsenstalling en de poffertjeskraam maken plaats voor een winkel- en appartementengebouw met fietsenstalling in de kelder. Het water wordt weer teruggebracht in de Catharijnesingel en de traverse wordt vernieuwd.

De tweede vlek betreft de omgeving van het station. In samenwerking met NS Vastgoed en ProRail wordt een nieuwe OV-Terminal gebouwd. Deze wordt tweemaal zo groot als de huidige stationshal en strekt zich uit van het huidige taxiplatform tot het Jaarbeursplein. Routes tussen de oost- en de westkant van de stad lopen zowel door de terminal, als buitenom. Aan de westzijde van het spoor(nu parkeerplaats NS) worden kantoren gebouwd, waaronder het nieuwe stadskantoor.

Het Jaarbeursterrein vormt de derde vlek. Met de Jaarbeurs zijn afspraken gemaakt over de bouw van een nieuw bioscoopcomplex, een casino en een hotel met woningen.

Vragen en reacties

- Komt er een station in Leidsche Rijn?

Wethouder Janssen licht toe dat Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern in de toekomst over drie stations beschikt. Het huidige station Vleuten wordt aangepast. Verder komen er een station in Leidsche Rijn Centrum, ter hoogte van de Douwe Egberts-fabriek, en in Terwijde, tussen de A2 en Vleuten.

- Wat is het tijdpad voor de aanpak van genoemde vlekken?

Wethouder Janssen zegt dat de werkzaamheden aan het Vredenburg dit jaar van start gaan en zo'n vier jaar in beslag zullen nemen. De bouw van de OV-Terminal start in 2008. Naar verwachting zal deze in 2012 gereed zijn. De planning voor de werkzaamheden op het Jaarbeursterrein is minder nauwkeurig, maar ook hier zal naar verwachting worden gewerkt tussen 2008 en 2012.

- Wat betekent het herstel van de Catharijnesingel voor het gebruik van de Springweggarage?

Wethouder Janssen zegt dat deze garage bereikbaar blijft.

3. Tijdelijke maatregelen – Toelichting door de heer Suik

De ontwikkelingen rond het Vredenburg betreffen vier hoofdprojecten:

1. De bouw van het Muziekpaleis, met behoud van de grote zaal van het huidige muziekcentrum Vredenburg. Naast het Muziekpaleis wordt een nieuwe doorgang gemaakt naar het Vredenburgplein.
2. De bouw van "De Vredenburg", met winkels op de eerste en tweede verdieping en appartementen in de lagen daarboven.
In de kelder van het gebouw komt een fietsenstalling. Ook worden hier de resten van het zestiende-eeuwse kasteel Vredenburg zichtbaar gemaakt.
3. De aansluiting van het Vredenburg op de HOV-baan van de OV-Terminal.
4. De herinrichting van de openbare ruimte.

De heer Suik toont impressies van de toekomstige situatie.

Om de bouwactiviteiten voor het Muziekpaleis en "De Vredenburg" mogelijk te maken, moet ruimte worden vrijgemaakt en de verkeerssituatie moet tijdelijk aangepast. De poffertjeskraam is inmiddels verwijderd en op 2 april a.s. wordt de fietsenstalling verplaatst naar de Catharijnesingel.

Voor de uitvoering is een aantal uitgangspunten en voorwaarden geformuleerd.

De tijdelijke maatregelen vereisen de nodige samenwerking met andere partijen. Deze zijn tot stand gekomen in overleg met diverse gemeentelijke diensten, vervoersmaatschappijen, Solgu (de belangenorganisatie voor mensen met een lichamelijke beperking), hulpdiensten en bouwers en ontwikkelaars.

Een aantal maatregelen wordt genomen in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Dat mag niet zomaar. Hiervoor is een (tijdelijke) vrijstelling op het bestemmingsplan nodig. Een tijdelijke vrijstelling kan worden verleend voor de duur van maximaal vijf jaar. Daarvoor wordt een procedure gevoerd, conform artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Onderdeel daarvan is een inspraakprocedure. De tijdelijke maatregelen zijn op 7 maart 2007 ter inzage gelegd. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend bij de Publieksbalie Bouwen, Wonen en Ondernemen.

Ondanks alle voorzorgsmaatregelen kunnen zich tijdens de bouw ongewenste situaties voordoen. Bij het Infocentrum Stationsgebied wordt één centraal meldpunt voor klachten ingericht, of het nu gaat om klachten over gevaarlijke situaties, bereikbaarheid, graffiti of schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

Tijdens de uitvoering worden omwonenden, ondernemers en bezoekers zo snel en zo goed mogelijk geïnformeerd over wat er rond het Vredenburg staat te gebeuren. Hiervoor worden uiteenlopende communicatiemiddelen en -kanalen ingezet, waaronder bewonersbrieven, borden in de openbare ruimte en de verspreiding van flyers door stewards.

Het Vredenburg moet ook tijdens de bouwwerkzaamheden, veilig, bereikbaar en leefbaar blijven. Met het oog op de overzichtelijkheid wordt de tijdelijke situatie zo min mogelijk gewijzigd. Daarom wordt er een eenduidige situatie gecreëerd, die een aantal jaren kan blijven bestaan. De bouwactiviteiten moeten zo min mogelijk ruimte in beslag nemen. De bouwput wordt zo efficiënt mogelijk ingericht, waarbij een combinatie wordt gemaakt van de projecten Muziekpaleis en De Vredenburg. Rondom de bouwput wordt een schutting geplaatst. Gezien het ruimtebeslag mogen auto's en busjes van bouwondernemingen niet op of bij de bouwplaats worden geparkeerd. Over het parkeren van deze auto's en busjes vindt afstemming plaats met de politie.

Uit oogpunt van veiligheid wordt bouwverkeer gescheiden van ander verkeer door de aanleg van een aparte bouwweg. Bouwverkeer rijdt vanaf de Daalsesingel via de oversteek Catharijnsingel naar het bouwterrein op het Vredenburg. Laden en lossen gebeurt op het terrein binnen de schutting en daarna rijden de vrachtwagens via de St.-Jacobsstraat de stad uit. Om ruimte te maken voor de bouwweg, wordt de rijweg voor ander verkeer naar de noordzijde van het Vredenburg verschoven. In de bouwperiode is er geen voetpad aan de zijde van de bouwplaats. Voetgangers kunnen dan alleen gebruikmaken van het trottoir aan de noordzijde. Wel blijft er aan weerszijden een fietspad beschikbaar, zodat fietsverkeer in beide richtingen mogelijk blijft. Tussen het fietspad en busbaan wordt een fysieke scheiding aangebracht.

Het Vredenburgplein blijft tijdens de bouwwerkzaamheden open. Ook hier moet ruimte worden gemaakt om de verschillende functies en activiteiten naast elkaar te kunnen laten bestaan. De tijdelijke verplaatsing van een gedeelte van de markt naar het Jacobskerkhof is van de baan. De markt blijft op het Vredenburgplein, maar wordt compacter en krijgt een nieuwe indeling. De taxistandplaatsen blijven beschikbaar. De fietsenstalling wordt verplaatst en een aantal fietsklemmen in de openbare ruimte worden verwijderd. De huidige fietsenstalling heeft een capaciteit van 800 à 900 plaatsen. In de tijdelijke fietsenstalling aan de Catharijnesingel zijn 550 plaatsen beschikbaar. In de resterende behoefte wordt voorzien door in de omgeving van het Jacobskerkhof 400 fietsklemmen te plaatsen. Daarnaast wordt momenteel onderzocht of een fietsparkeervoorziening voor 2.500 fietsen op het Smakkelaarsveld mogelijk is. Daarover zal in de loop van de komende zomer meer duidelijkheid ontstaan.

Tijdens de bouw op het Vredenburg zijn er geen bushaltes op het Vredenburg. Voor bussen die in noordelijke richting rijden, worden vervangende bushaltes gecreëerd in de St.-Jacobsstraat. Een ter hoogte van het expeditieterrein van de Bijenkorf en aan de overzijde van de straat komt de andere halte iets noordelijker te liggen. Bussen in oostelijke richting rijden door naar de eerstvolgende halte, naast het Postkantoor.

4. Vragen en reacties

Bouw- en busverkeer

- 12 buslijnen passeren de St.-Jacobsstraat. Dat betekent dat er twee bussen per minuut door de straat rijden. Iedere oneffenheid in de weg is in de woning voelbaar. Kopjes rinkelen in de

kast en de scheuren vallen in de muren. En door al dat busverkeer is de St.-Jacobsstraat een van de meest vervuilde straten van Utrecht. Het is ontoelaatbaar daar ook nog zwaar bouwverkeer doorheen te laten rijden.

De heer Van Liebergen licht toe dat er verschillende functies in een klein gebied moeten worden ingepast. Met het oog op de veiligheid is een scheiding van bouwverkeer en ander verkeer noodzakelijk. Alle alternatieven zijn onderzocht, maar er is geen andere mogelijkheid dan het bouwverkeer volgens deze route via de St.-Jacobsstraat af te wikkelen.

De heer Van Liebergen zegt toe dat de weg aan een inspectie zal worden onderworpen en dat gaten in het wegdek zullen worden hersteld.

- Is het bouwverkeer verplicht om van deze route gebruik te maken?
- Waarom is er niet voor gekozen het bouwverkeer via de overzijde van het Vredenburg te laten terugrijden?

De heer Van Liebergen bevestigt dat het gebruik van de route verplicht is. De HOV-baan verwerkt per dag duizenden bussen. Het is niet gewenst om die te laten kruisen en mengen met bouwverkeer.

- Wordt de busbaan versmald?

De heer Suik licht toe dat de opstelstrook voor busverkeer in de tijdelijke situatie wordt verwijderd, zodat er twee in plaats van vier rijbanen beschikbaar zijn. Wel is er voor de bussen naar de Sint Jacobsstraat een extra opstelstrook.

- Bussen in noordelijke richting halteren nu voorbij het Jacobskerkhof. Wordt die halte opgeheven?

De heer Suik licht toe dat er een extra halte wordt toegevoegd, ter vervanging van de halte aan het Vredenburg. De bestaande halte in de St.-Jacobsstraat blijft bestaan.

- Ter hoogte van de Waterstraat staat het verkeer vaak vast als gevolg van halterende bussen. Nu komt er nog een extra halte aan de St. Jacobsstraat en ook het bouwverkeer moet door de St. Jacobsstraat rijden. Te vrezen is dat de filevorming verder toeneemt. Het verdient aanbeveling om de Weerdsingel aan één zijde af te sluiten om dit verkeer te reguleren.

De heer Suik zegt dat de maatregelen zijn getroffen in nauw overleg met de afdeling Verkeer. Hier zal nogmaals naar gekeken worden.

- Afgezien van de aanvoer van materieel en materiaal is er ook verkeer van bouwvakkers. Er is wel gezegd dat over het parkeren van busjes en auto's afstemming plaats vindt met de politie, maar de gemeente moet eisen dat deze busjes en auto's niet in de binnenstad worden geparkeerd. Daarvoor moeten harde garanties worden gegeven.

De heer Van Liebergen zegt dat daarover afspraken worden gemaakt; voor het parkeren van busjes en auto's van de bouwondernemingen worden geen parkeeronthefingen verleend.

- Dat is weinig overtuigend; bouwondernemingen kunnen altijd parkeeronthefing krijgen voor het verrichten van werkzaamheden in de binnenstad. Handhavers kunnen aan de auto niet zien of men aan de bouwprojecten aan het Vredenburg werkt of elders in de binnenstad. Afspraken met de politie zijn te vrijblijvend. Er moeten harde afspraken worden vastgelegd in de contracten met bouwbedrijven.

De heer Van Liebergen bevestigt nogmaals dat er geen parkeeronthefing wordt verleend voor werkverkeer voor het Vredenburg.

De heer Lindhout zegt toe dat zal worden nagegaan of de afspraken die daarover zijn gemaakt aanscherping behoeven.

Fietsen

- Het is geen goede keuze om de fietsenstalling naar de Catharijnesingel te verplaatsen. Van de Catharijnesingel naar het Vredenburg is het zo'n 600 meter lopen. Fietsers vinden dat te ver. Zij parkeren hun fiets in het centrum, dicht bij de winkels op de Oudegracht en de markt op het Vredenburg. De Zakkendragerssteeg staat vol met fietsen.

De heer Van Liebergen zegt dat een andere locatie niet voorhanden is. Behalve van de fietsenstalling aan de Catharijnesingel, kan ook gebruik worden gemaakt van parkeervoorzieningen op het Jacobskerkhof en de fietsenstalling onder het stadhuis. Waar fietsen hinderlijk of onveilig worden gestald, zal handhavend worden opgetreden.

De heer Suik voegt hieraan toe dat de looproute van de fietsenstalling via het Vredenburg naar de binnenstad langer is dan men nu gewend is. Men kan echter ook kiezen voor de route van de Catharijnesingel via Hoog Catharijne rechtstreeks naar het Vredenburgplein.

- In de huidige situatie heeft de politie ook geen capaciteit om handhavend op te treden tegen hinderlijk parkeren van fietsen in de Zakkendragerssteeg. Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van de fietsenstalling bij het postkantoor?

De heer Eerden zet uiteen dat de mogelijkheid om de fietsenstalling aan het Drakenburg opnieuw in gebruik te nemen, is onderzocht. Het postkantoor komt in de verkoop en in afwachting daarvan wil de eigenaar het huurcontract voor de fietsenstalling niet verlengen. Die fietsenstalling is dus niet beschikbaar.

- Het is van groot belang de veiligheid in de binnenstad te garanderen. Smalle doorgangen, zoals in de Zakkendragerssteeg, worden geblokkeerd door geparkeerde fietsen. Is er in de begroting rekening gehouden met extra kosten van handhaving?

De heer Lindhout merkt op dat er over de handhaving overleg plaatsvindt met de politie.

- Er worden duizenden fietsen in de stad geparkeerd. Daar wordt slordig mee omgegaan door de stalling te verplaatsen naar een plek die fietsers niet zullen gebruiken. Dat bevordert de veiligheid niet. Daar zouden concrete uitspraken over moeten worden gedaan.

Wethouder Janssen beaamt dat er een aanzienlijk fietsparkeerprobleem is. Er wordt voortdurend gezocht naar mogelijkheden om extra ruimte voor het stallen van fietsen te creëren. Tegelijkertijd gaat het college verstandig om met gemeenschapsgelden. Het is niet gewenst grote investeringen te doen voor een korte periode. In de toekomstige situatie zijn er zo'n 22.000 bewaakte en onbewaakte stallingsplaatsen beschikbaar in het Stationsgebied. Ook voor de tijdelijke situatie moeten oplossingen worden gezocht voor het fietsparkeerprobleem. Gedacht wordt aan een substantiële toevoeging van stallingsvoorzieningen op het Smakkelaarsveld. Voor de zomer zal het college daarvoor nadere voorstellen doen.

De gemeenteraad heeft uitgesproken dat de markt op het Vredenburgplein moet blijven. Ook de bouw van het Muziekpaleis en het winkel-/appartementengebouw vraagt de nodige ruimte. Een en ander laat zich niet combineren met fietsparkeervoorzieningen, zodat daarvoor ruimte elders moest worden gezocht. Ook het trottoir aan de zuidzijde van het Vredenburg en de bushaltes moeten tijdelijk wijken om de aanvoer van bouwmaterialen veilig te kunnen laten verlopen. De werkzaamheden rond het Vredenburg zullen niet onopgemerkt blijven en het is niet te voorkomen dat er op bepaalde plekken overlast optreedt. Binnen de randvoorwaarden die zijn gesteld, is een passend pakket aan maatregelen ontwikkeld om de overlast tijdens de bouwperiode zo veel mogelijk te beperken, maar voor bewoners en ondernemers blijft de situatie erg lastig. Daarvan is wethouder Janssen zich bewust.

- Het trottoir aan de noordzijde van het Vredenburg is een flessenhals. Nu al staat het trottoir, vooral ter hoogte van C&A, vol met fietsen. Als voetgangers in beide richtingen zich hier moeten verplaatsen, zal een onoverzichtelijke en onveilige situatie ontstaan. Dat zal een groot probleem worden.

Zoals de heer Suik heeft aangegeven in zijn inleiding, zijn er uitgangspunten geformuleerd voor de uitvoering van het project. Veiligheid is er een van. De veiligheid wordt bevorderd door fysieke

scheidingen tussen verkeersstromen. Daarnaast zal een duidelijke belijning worden aangebracht en worden de nieuwe fiets- en looproutes aangegeven met borden. De eerste weken zijn er medewerkers in het gebied aanwezig om mensen te helpen de nieuwe routes te vinden en aanwijzingen te geven.

- Kan er geen fietsenstalling annex marktplaats worden gecreëerd onder de Catharijnebak?

De heer Suik licht toe dat een deel van die ruimte wordt ingericht als bouwplaats voor de vervanging van het entreegebouw. Het is niet gewenst om daar mensen toe te laten. Omdat de weg wordt afgesloten, moet men dan over de rijbaan lopen of fietsen.

- Blijft er nog wel ruimte over voor een trottoir bij de gebruikersruimte?

De heer Suik zegt dat de opvang voor dak- en thuislozen geopend blijft. Over de bereikbaarheid daarvan vindt overleg plaats met de politie.

- De oversteekplaatsen verdienen voldoende aandacht, vooral de kruising met de ventweg bij het Gildekwartier.
- Een van de aanwezigen woont in Wijk C en is lid van de wijkraad. In een gesprek met de wijkraad is de mogelijkheid van het plaatsen van fietsklemmen op het Jacobskerkhof genoemd, maar toen werd gesproken van "wat fietsklemmen". Nu blijkt het om 400 klemmen te gaan. Dat verandert de aanblik van het Jacobskerkhof ingrijpend. Spreekster vraagt of hierover overleg heeft plaatsgevonden met de buurt. Verder uit zij haar ongenoegen over het feit dat alles lijkt te moeten wijken voor de wensen van Corio. Zij ziet met lede ogen hoe de stad, waar men trots op zou moeten zijn, wordt verkwanseld aan het grootkapitaal.

De heer Suik zet uiteen dat het Parkeerbedrijf op grond van onderzoek heeft geconcludeerd dat er rondom het Jacobskerkhof 400 fietsklemmen bijgeplaatst kunnen worden. De indeling daarvan staat nog niet vast. Daarover vindt afstemming plaats met omwonenden.

- Dat is mosterd na de maaltijd; het besluit over het aantal fietsklemmen is dan al genomen.
- Misschien kunnen parkeermeters voor fietsen de doorstroming van het gebruik bevorderen.
- Vooral op zaterdag en op donderdagavond is de druk op de Oudegracht, de Steenweg en de Lange Elizabethstraat enorm. Mensen die met de fiets naar de binnenstad komen, willen niet te ver lopen. Voorzieningen op het Smakkelaarsveld en de Catharijnesingel zullen leeg blijven staan.

In het begin zal de aanloop niet groot zijn, maar wethouder Janssen verwacht dat het gebruik geleidelijk zal toenemen. Daarvoor is een gewenningsperiode nodig. De bouwprojecten rond het Vredenburg nemen vier jaar in beslag. Binnen de kaders die aan de Aanpak Stationsgebied zijn gesteld, moeten oplossingen worden gevonden. In de nieuwe situatie komt de fietsenstalling weer terug op het Vredenburg, in de kelder van het winkel-/appartementengebouw.

- De kelder wordt het eerst gebouwd. Het moet dan mogelijk zijn de fietsenstalling eerder in gebruik te nemen en fietspaden langs deze stalling te leiden. In andere steden zijn daar goede voorbeelden van.

Wethouder Janssen zegt dat dit niet eenvoudig is te realiseren. Er worden hier twee grote bouwprojecten gelijktijdig uitgevoerd. Met het oog op de archeologie is het Vredenburg een lastige bouwplaats. Daar wordt een zo klein mogelijke bouwplaats ingericht. De veiligheid van fietsers en voetgangers moet worden gegarandeerd. Het ligt niet voor de hand een deel van het bouwproject voor publiek open te stellen, terwijl er nog volop wordt gebouwd.

- Bewoners van de Gildeveste en de Radboudtoren worden ingesloten door bouwactiviteiten aan het entreegebouw, aan het Vredenburg en in de Catharijnebak. Zij komen op een eiland te zitten en krijgen ook nog uitzicht op 2500 geparkeerde fietsen op het Smakkelaarsveld.

Wethouder Janssen zegt dat het Smakkelaarsveld ook nu een chaotische aanblik biedt. Het college heeft zich voorgenomen om voor de zomer met nadere voorstellen te komen.

Bouwoverlast

- Hoe zit het met geluidsoverlast, bijvoorbeeld van heiwerkzaamheden?

De heer Schippers zegt dat de bouwactiviteiten voortdurend worden getoetst aan de richtlijnen voor bouwhinder, waaronder de richtlijnen voor trillings- en geluidsoverlast. Waar nodig wordt er handhavend opgetreden. Waarschijnlijk zal er niet worden geheid, omdat dan niet aan de richtlijnen zou worden voldaan, maar zal er trillingsarm worden gefundeerd.

- Een van de aanwezigen exploiteert het vergadercentrum, recht tegenover de bouwplaats. Hij vraagt in hoeverre de bouw- en sloopwerkzaamheden geluidsoverlast zullen veroorzaken.

De heer Schippers zegt dat er wordt gewerkt van maandag tot en met zaterdag van 07.00 tot 19.00 uur. Ook het bouwverkeer zal in die perioden rijden.

Tijdens daguren is op de gevel een geluidsbelasting van 65 dB toegestaan. Het toegestane geluidsniveau voor de avonduren ligt lager. Als er 's avonds zou worden gewerkt met een hogere geluidsproductie dan toegestaan, moet daarvoor vrijstelling worden gevraagd.

Ook sloopwerkzaamheden moeten aan de geluidsnormen voldoen. Waarschijnlijk moeten ook hiervoor geluidsarme methodieken worden gebruikt, zoals knippen.

Helaas is het niet mogelijk om een stad geluidloos te verbouwen, maar getracht wordt de overlast zo veel mogelijk in de hand te houden. Als er klachten worden gemeld, worden geluidsmetingen uitgevoerd en worden maatregelen getroffen.

De heer Lindhout benadrukt dat de gemeente er actief op toeziet dat wordt gewerkt volgens de richtlijnen en de aanvullende afspraken. Het is belangrijk om de ervaringen van ondernemers en omwonenden hierbij te kunnen betrekken. Daarom zal er geregeld een informatieavond worden gehouden, waar klachten en suggesties kunnen worden ingebracht.

- Welke overlast brengen de werkzaamheden aan de Catharijnesingel met zich mee?

Over de bouwactiviteiten rond de Catharijnesingel zal te zijner tijd een informatieavond worden belegd.

Planning

- Wat is de planning voor de tijdelijke maatregelen?

De heer Suik zegt dat er nu maatregelen worden genomen, ter voorbereiding van de start van de bouw. Aan het eind van dit jaar wordt gestart met "De Vredenburg" en in de eerste helft van 2008 zal de bouw van het Muziekpaleis een aanvang nemen. In 2011 moet het gehele project – inclusief de aansluiting van de HOV-baan op het station en de herinrichting van de openbare ruimte – klaar zijn. Gelijkzeitig zal worden gewerkt aan de bouw van de OV-Terminal.

- Wat gebeurt er in deze periode met de Catharijnesingel?

De heer Suik licht toe dat kabels en leidingen worden verlegd en dat een deel van de Catharijnebak waarschijnlijk wordt ingericht als bouwplaats voor het nieuwe Entreegebouw. In de eindsituatie komt het water terug in de Catharijnesingel en wordt daar een voetgangersroute langs gelegd.

- Waar moeten de auto's dan langs?

De heer Suik zegt dat er een rijstrook blijft voor fiets- en autoverkeer, maar dat de Catharijnesingel in de nieuwe situatie minder zal worden gedomineerd door beton.

- Wanneer wordt er gebouwd aan de nieuwe expeditietunnel voor het Muziekpaleis?

De heer Suik zegt dat hier meer duidelijkheid over komt als de artikel 19-procedure van het Muziekpaleis start. Naar verwachting start deze artikel 19-procedure rond de zomer.

Vredenburgplein

- Wat gebeurt er met de parkeergarage Vredenburg?

De heer Suik licht toe dat de parkeergarage blijft bestaan en een aansluiting zal krijgen op de nieuwe parkeergarage onder de Catharijnesingel. Of de parkeergarage ook tijdens de bouw open kan blijven is nu nog niet bekend.

- Kan de fietsenstalling niet naar deze parkeergarage worden verplaatst?
- Een van de aanwezigen wijst erop dat het compacter maken van de markt onveiligheid in de hand werkt. Het zou een betere oplossing zijn de markt te verplaatsen en de vrijkomende ruimte te benutten voor het stallen van fietsen.

Wethouder Janssen zegt dat de marktondernemers een duidelijke voorkeur hebben voor behoud van de markt op het Vredenburgplein. De gemeenteraad heeft deze wens gehonoreerd. Handhaving van de markt op het Vredenburgplein is dus een randvoorwaarde voor de uitvoering van de plannen. Wel wordt het aantal kramen verminderd van 95 naar 90 en worden de kramen iets kleiner.

De sloop van het entreegebouw voor Hoog-Catharijne en de werkzaamheden aan de Catharijnesingel en het station kunnen niet worden uitgevoerd vanuit de bouwput voor de werkzaamheden aan het Vredenburg. Daarvoor is een aparte bouwplaats nodig. Het is daardoor niet mogelijk ruimte in het gebied te maken voor een fietsenstalling.

- Hoe komt de bouwschutting eruit te zien?

De komende jaren zal de bouwschutting een beeldbepalend element zijn. De heer Suik zegt dat deze een onopvallende kleur krijgt en zal worden voorzien van impressietekeningen van de nieuwe situatie, routebeschrijvingen en andere informatie over het project. Zo maakt de bouwschutting deel uit van de communicatiemiddelen over het project.

Compenserende maatregelen

- Een van de aanwezigen twijfelt er niet aan dat de gemeente de overlast probeert te beperken, maar het is een omvangrijk project en dergelijke projecten hebben nog wel eens de neiging vertraging op te lopen. Hij houdt het college voor dat het gewenst is mensen die hiervan veel overlast ondervinden, tegemoet te komen in financiële zin of in de vorm van voorzieningen, zoals geluidsisolerende beglazing.

De heer Lindhout kan daarover geen toezeggingen doen, maar hij zegt toe dat hierop op een ander moment zal worden teruggekomen.

- Aangegeven is dat er bomen worden gekapt. Worden die gecompenseerd en zo ja, waar worden er bomen teruggeplaatst en wanneer?

Wethouder Janssen licht toe dat er 17 bomen worden geveld. Enkele oude bomen kunnen worden gespaard. In de eindsituatie worden er bomen bijgeplant. Er kan geen garantie worden gegeven dat eenzelfde aantal bomen kan worden teruggeplaatst op het Vredenburg, maar voor het Stationsgebied in totaliteit zal het aantal bomen op zijn minst gelijk zijn aan de huidige situatie.

Overleg en inspraak

- Waar zijn de tijdelijke maatregelen ter inzage?

De heer Suik deelt mee dat de plannen ter inzage zijn bij de publieksbalie Bouwen, Wonen en Ondernemen aan het Rachmaninoffplantsoen en bij het informatiecentrum Stationsgebied. Zienswijzen kunnen worden ingediend bij de publieksbalie.

- Aangegeven is dat bij de behandeling van het bouwplan kan worden ingegaan op de aanvoerroute naar het Muziekpaleis en de expeditietunnel. Maar de plannen liggen dan al vast. Het zou beter zijn om in een eerder stadium – vóór de formele inspraakprocedure – een

overlegsituatie te creëren, waarin met bewoners en ondernemers wordt gesproken over alternatieven. In dat stadium kunnen die dan nog in de plannen worden verwerkt. De heer Lindhout heeft aangekondigd dat er geregeld een informatieavond wordt gehouden, waarin klachten en suggesties aan de orde kunnen komen, maar het verdient aanbeveling ook intensief te overleggen met organisaties die in de binnenstad actief zijn, zoals de wijkraad en buurtcomités.

Wethouder Janssen zegt dat er geregeld overleg plaatsvindt met diverse groeperingen. Dat overleg leidt niet altijd tot volledige overeenstemming, maar dat betekent niet dat er geen overleg plaatsvindt of dat er niet wordt gecommuniceerd.

- De wethouder stelt dat er geregeld overleg plaatsvindt met de wijkraad en andere organisaties, maar met het bewonerscomité Wijk C is niet gesproken over het toevoegen van 400 fietsklemmen op het Jacobskerkhof. Bewoners zijn daar niet blij mee.

Slotvragen

- Hoe worden de winkels in de binnenstad tijdens de bouwperiode bevoorraad?

De heer Suik zegt dat er in de bevoorrading van winkels in de binnenstad geen wijzigingen optreden.

- Een deel van het muziekcentrum Vredenburg wordt gesloopt. Wat gaat er gebeuren met de resten van "De Utrecht", die hierin verwerkt zijn?

Op dit moment kan daarop geen antwoord worden gegeven. Dit moet worden uitgezocht.

- Er gebeuren de laatste tijd veel ongelukken, waarbij bussen betrokken zijn. Komt het gebied onder cameratoezicht?

De heer Lindhout merkt op dat het gebied aan de zuidzijde is voorzien van cameratoezicht. Onderzocht zal worden of het gewenst is ook de noordzijde met camera's uit te rusten.

- Een van de aanwezigen is bezorgd over de toekomst van haar woning in de Waterstraat.

Wethouder Janssen zegt dat die omgeving ongemoeid blijft.

5. Afsluiting

De heer Lindhout constateert dat omwonenden en ondernemers zorgen hebben geuit over de ontwikkelingen en niet in alle opzichten tevreden zijn met de voorgenomen tijdelijke maatregelen, die beogen overlast van de ontwikkelingen zo veel mogelijk te beperken.

Op een aantal vraagstukken zal in een volgende informatiebijeenkomst worden teruggekomen:

1. Verkeersmaatregelen St.-Jacobsstraat
2. Fietsparkeren rondom Jacobskerkhof
3. Parkeren van auto's en busjes van bouwondernemingen
4. Compenserende maatregelen
5. Hergebruik van de restanten van "De Utrecht"
6. Cameratoezicht noordzijde Vredenburg

De heer Lindhout dankt ieder voor de inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur.